



УДК 339.9

DOI: 10.25688/2312-6647.2023.37.3.02

**Лившин В. И.**

Санкт-Петербургский государственный университет  
2209796@mail.ru

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫМИ ТОВАРАМИ  
ОТДЕЛЬНЫХ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ  
(на примере региона Российской Федерации и региона Канады)**

*Аннотация.* Цель работы: выявить проблемы обеспечения продовольствием населения труднодоступных территорий со сложными климатическими условиями на примере Охотского района (Хабаровский край, Россия) и территории Юкон (Канада). Задачи: изучить основные показатели для анализа доступности продовольственных товаров, необходимых для населения, проживающего на северных территориях со схожими климатическими условиями; провести мониторинг цен на продовольственные товары северных территорий относительно административных центров; определить факторы, влияющие на обеспечение продовольствием населения северных территорий.

В основе исследования лежит метод кейс-стади. В статье изучается ситуация с обеспечением продовольствия населения Охотского района Хабаровского края и канадской территории Юкон. В целях проведения сравнительного анализа продовольственного рынка северных территорий представлены схожие по климатическим особенностям, условиям ведения сельскохозяйственной деятельности, плотности населения, затрудненности поставки продовольственных товаров в отдаленные поселения территории Юкон (Канада) и Охотского района Хабаровского края (Россия).

В процессе сравнения указанных регионов применены общие методы экономического и статистического анализа. Рассмотрены проблемы высоких тарифов жизнеобеспечения, высокая волатильность цен на жизненно важные продуктовые позиции первой необходимости.

© Лившин В. И., 2023

Представлен перечень экономических показателей, необходимых для анализа доступности продовольственных товаров на северных территориях. В статье показано соотношение цен на социально значимые продовольственные товары на северных территориях относительно административных центров. Определены основные факторы, влияющие на доступность продовольственных товаров.

Основными факторами низкого качества жизнедеятельности, а именно доступности продовольственных товаров для населения северных территорий, являются: затрудненные логистические поставки, ценообразование на социально значимые продукты, уровень заработной платы, а также роль государства в урегулировании процессов продовольственных поставок и поддержки отдаленных северных территорий.

**Ключевые слова:** северные территории, потребительский рынок, транспортно-логистическая инфраструктура, продовольственные поставки.

UDC 339.9

DOI: 10.25688/2312-6647.2023.37.3.02

**Livshin V. I.**

Saint-Petersburg State University  
2209796@mail.ru

## PROVISION OF FOOD PRODUCTS TO SEPARATE NORTHERN TERRITORIES

(by the example of the Russian Federation region and the region of Canada)

**Abstract.** The study is based on the case-study method. The article examines the situation with the provision of food for the population of the Okhotsk region of the Khabarovsk Territory and the Canadian territory of Yukon. In order to conduct a comparative analysis of the food market of the northern territories, the difficulties in supplying food products to remote settlements in the Yukon Territory (Canada) and the Okhotsk District of the Khabarovsk Territory (Russia) are similar in terms of climatic features, conditions for conducting agricultural activities, and population density.

In the process of comparing these regions, general methods of economic and statistical analysis were applied. The problems of high life support tariffs, high price volatility for vital essential food items are considered.

A list of economic indicators necessary for the analysis of the availability of food products in the northern territories is presented. The article shows the ratio of prices for socially significant food products in the northern territories relative to administrative centers. The main factors influencing the availability of food products are determined.

The main factors of the “low” quality of life, namely the availability of food products for the population of the northern territories, are: difficult logistics supplies, pricing for socially significant products, the level of wages, as well as the role of the state in regulating food supply processes and supporting remote northern territories.

**Keywords:** northern territories, consumer market, transport and logistics infrastructure, food supplies.

**Н**а сегодняшний день на северных территориях Охотского района и территории Юкон обозначился ряд проблем, связанных с продовольственным обеспечением, в частности необоснованное завышение цен, скудный ассортимент продовольственных товаров, несоответствие уровня цен реальным доходам населения. Большая часть северных территорий относится к зоне рискованного земледелия, что препятствует активной сельскохозяйственной деятельности и расширению ассортимента выращиваемых агрокультур.

Продовольственная безопасность — это состояние экономики государства, при котором обеспечивается продовольственная независимость страны и гарантируется физическая и экономическая доступность продовольствия для всего населения в объемах, качестве и ассортименте, соответствующих принятым стандартам и нормам [1].

Обеспеченность продовольствия в рассматриваемых северных районах определяется не только уровнем цен и доходов населения, но и физической доступностью предприятий розничной торговли. Национальные розничные сети в этих регионах практически отсутствуют. Тем не менее в Уайтхорсе (административном центре территории Юкон) существуют сети, имеющие филиалы по всей Канаде: Superstore, Riverside Grocery, Save On Foods, Walmart. Однако в других населенных пунктах Юкона, например в Олд-Кроу, продуктовые сети приобретают локальный характер, распространяясь на одно-два поселения. Что касается Охотска, то здесь предприятия торговли ограничиваются только Охотским районом: ИП Тарасова Т. П., «Парус» (подробнее см. приложение № 1). Продукция реализуется в небольших частных магазинах, не имеющих конкуренции в отдаленных поселениях. Это позволяет их владельцам устанавливать высокие цены.

Основными особенностями социально-экономического развития Охотского района Хабаровского края и Юкона, влияющими на снабжение населения продовольствием, являются:

1) отдаленность населенных пунктов друг от друга и низкое качество и/или отсутствие инфраструктуры, существенно повышают транспортно-логистические затраты, что ведет к необходимости формирования сезонных запасов. Согласно Федеральному закону «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [2] дорожная инфраструктура в сельской местности приоритетно связывает промышленные (сельскохозяйственные) объекты;

2) трудовая деятельность и проживание населения в условиях сложных климатических условий, требующие особого рациона питания;

3) затрудненное на северных территориях производство продукции растениеводства и практически отсутствующие условия для создания кормовой базы животноводства (кроме традиционных видов, например оленеводства);

5) производство большей части сельскохозяйственного сырья, необходимого для производства пищевой продукции, в южных районах исследуемых регионов.

Стабильный ассортимент продуктов питания с учетом особенностей местных потребностей, снижение розничных цен на социально значимые продовольственные товары является одной из приоритетных задач каждого северного региона. Решение данного вопроса предотвращает отток населения с северных территорий.

Многосторонний анализ проблем обеспечения северных территорий продовольствием, способов и путей преодоления трудностей и проблем с поставками в большей степени рассмотрен в научных трудах И. В. Самсонова [3, с. 13–18], Ю. К. Зафесов [4, с. 20–26], М. А. Тараканова [5, с. 133–138], И. А. Колесняк [6, с. 10–17], С. Н. Полбицын [7, с. 29–43], А. Н. Пилясов [8, с. 3–36], В. С. Рувиль [9, с. 46–48], Е. Стефенсон [10, с. 49–51].

Обеспечение региональной продовольственной безопасности отражено в трудах В. С. Рувиль [9, с. 46–48], Ю. К. Зафесова [4, с. 20–26]. Так, Ю. К. Зафесов утверждает, что в северных районах отсутствуют крупные предприятия (организации) торговли, которые могли бы выполнять функции регионального оптового посредника со складскими помещениями и пунктами перевалки товаров. Решением возникших проблем автор представляет усиление государственного регулирования процесса поставок продовольственных товаров на северные районы.

И. А. Колесняк [6, с. 10–17] в работе предлагает продовольственное обеспечение рассматривать как системно организованное структурное образование. Автор выделяет шесть элементов системы: определение потребности в продовольствии, формирование продовольственных фондов, собственное производство продовольствия, распределение ресурсов продовольствия, потребление продовольствия, управление продовольственным обеспечением.

С. Н. Полбицын с соавторами [7, с. 29] собрал и систематизировал данные по современному состоянию системы продовольственного обеспечения населения северных, полярных и арктических территорий, исследовал механизмы «северного завоза». В результате были выявлены основные проблемы текущего состояния продовольственного обеспечения населения северных территорий. Изучение современных моделей организации продовольственного обеспечения на северных территориях позволило оценить их как неспособные удовлетворять приоритеты населения по вопросу обеспечения качественным продовольствием.

В своем исследовании И. В. Самсонова [3, с. 13–18] рассматривает вопросы продовольственной безопасности северных территорий России, раскрывая причины основных проблем сложившейся ситуации.

Развитию северных территорий посвятили свои труды российские и зарубежные исследователи. Известный российский исследователь Севера А. Н. Пилясов [8, с. 3–36] указывает противоречия и парадоксы развития российских северных

территорий, связанные с трансформацией Арктики из глобальной периферии в глобальный фронт. Автор выделяет следующие парадоксы:

1. Сильные контрасты между полюсами бедности и богатства в условиях, когда Россия является абсолютным чемпионом по произведенному в Арктике ВРП.

2. Наличие крупнейших запасов ресурсов при незначительных усилиях по поиску инновационных решений в области природопользования, отсутствии учебной базы по ресурсной экономике.

3. Становление территорий пионерного освоения на суше и на шельфе при отсутствии прибрежных городов, подготовленных и оснащенных для выполнения функций форпостных баз, в восточной части российской Арктической зоны.

М. А. Тараканова [5, с. 133–138] поднимает вопрос формирования эффективной системы управления северными территориями. Исследователь подчеркивает необходимость активного использования советского и современного опыта управления особыми территориями.

Е. Стефенсон [10, с. 49–51] исследует существующие меры поддержки северных районов, раскрывает основные аспекты государственной программы поддержки северных территорий Канады.

И. В. Самсонова [3, с. 13–18] подчеркивает, что население северных территорий выражает недовольство ассортиментом, качеством и высокой стоимостью продовольствия, предоставляемого в торговые точки. Данная ситуация во многом определяется доставкой продовольственных грузов, которая зависит от протяженности транспортных сетей.

Представленные работы авторов послужили опорным материалом для исследования данной тематики. В них определены основные понятия, различные аспекты проблем продовольственного обеспечения населения, особенности проживания на северных территориях.

Правительство Хабаровского края осуществляет возмещение транспортных расходов хозяйствующим субъектам по доставке продовольственных товаров с посредником — в лице администраций муниципальных районов севера края, в том числе администрации Охотского района. Так как морской путь свободен ото льда не весь год, поставки продовольственных товаров в Охотский район осуществляются только в навигационный период (с июня по октябрь).

Межнавигационный период составляет 180 дней, отсутствуют железнодорожные пути, груз доставляется морским путем и авиатранспортом. Основной объем товаров доставляется в навигационный период водным транспортом из Хабаровска. Оборачиваемость товара составляет от 120 дней при наличии автомобильного сообщения в зимний период, до 180 дней — в межнавигационный период. Предприятия торговли осуществляют завоз за счет собственных средств и не имеют финансовой возможности для закупки товаров в необходимом объеме до следующей навигации.

По данным министерства сельского хозяйства Хабаровского края, стоимость доставки продовольственных товаров водным транспортом в навигацию 2021 года из Хабаровска в Охотский район составляла 18–23 рублей за килограмм груза. Скоропортящиеся товары в небольших объемах доставлялись воздушным транспортом, стоимость доставки составляла 250 рублей за килограмм груза. Транспортные расходы включаются в конечную цену товара, в связи с чем в труднодоступных районах Хабаровского края с ограниченным сроком завоза груза цены на продукцию выше средних краевых на 30–50 %, а по отдельным товарным позициям — в 2–3 раза [11, с. 15–20].

В настоящее время применяются различные формы господдержки, осуществляемые органами исполнительной власти края по взаимодействию с малым бизнесом в труднодоступных и отдаленных населенных пунктах.

Меры поддержки включают в себя:

- выделение средств из краевых бюджетов на предоставление субсидий на частичное возмещение затрат, понесенных в связи с реализацией социально значимых товаров в малочисленных, труднодоступных и отдаленных населенных пунктах;
- бюджетные кредиты на закупку муки для поставки в малочисленные, труднодоступные и отдаленные населенные пункты;
- возмещение транспортных расходов по доставке социально значимых товаров в труднодоступные и отдаленные населенные пункты;
- организацию выездных ярмарок;
- предоставление хозяйствующим субъектам, планирующим осуществление предпринимательской деятельности в труднодоступных населенных пунктах, земельных участков на льготных условиях.

По мнению С. Н. Полбицына [7, с. 29–43], самым объективным показателем, отражающим уровень покупательской способности является отношение фактического объема потребления к нормам рационального потребления.

Для Юкона вышеуказанные сведения свидетельствуют о том, что преобладает самообеспечение при наличии государственных трансфертов поддержки населения отдаленных северных районов ввиду разделения страны на аграрные и аграрно-промышленные территории.

Одним из приоритетных направлений государственной политики Канады считается государственная поддержка продовольственного обеспечения жителей, проживающих на северных территориях страны.

Как свидетельствует ретроспективный анализ поставок продовольствия и логистической инфраструктуры Охотского района и территории Юкон, между наличием продовольствия и уровнем потребления продуктов питания отсутствует линейная связь. Как для Канады, так и для России важным фактором в продовольственном обеспечении становится экономическая доступность продуктов питания. В России представленный фактор определяется Доктриной продовольственной безопасности Российской Федерации [12]. Однако

в России государственная поддержка предоставляет регионам возможность не в полной мере приобретать продовольственные товары по сложившимся ценам из-за низкого уровня доходов населения, а также в необходимых объемах для рациональных норм потребления и необходимом ассортименте.

Тем временем в Канаде основным фактором доступности продовольственных товаров, широком ассортименте является государственная поддержка, а именно государственная программа «Канадская северная стратегия» (Canada's Northern Strategy) [13].

В 2012 году правительством Канады для улучшения продовольственного обеспечения населения северных территорий была разработана программа субсидирования поставок продуктов питания «Продовольствие для Северной Канады» (Nutrition North Canada). Программа субсидирования розничной торговли с целью покрытия транспортных расходов на доставку скоропортящихся продуктов в отдаленные северные поселения. Предоставление этих субсидий направлено на снижение рыночных цен на продовольственные товары из определенного правительством списка. Общий бюджет финансирования этой программы составляет 60 млн долларов в год [14]. В рамках данной программы предполагается субсидирование продовольственных товаров и товаров первой необходимости, поставляемых в отдаленные северные районы воздушным транспортом.

В соответствии с планами правительства Канады новая система должна способствовать улучшению качества питания населения северных регионов, а также повысить экономическую эффективность поставок продовольствия.

С целью понимания общей картины необходимо проанализировать такой основной демографический показатель, как численность населения (табл. 1).

Таблица 1

**Численность населения Охотского района (Хабаровский край, Россия) и территории Юкон (Канада)**

Регион	Численность населения (чел.)				Плотность населения (чел/км <sup>2</sup> )
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	
Охотский район (Хабаровский край, Россия)	6370	6121	6086	5947	0,04
Юкон (Канада)	41 862	42 300	42 986	43 568	0,09

*Источник:* составлено автором на основании данных, представленных на официальном сайте Хабаровского края ([www.khabkrai.ru](http://www.khabkrai.ru)) и официальном сайте Юкона ([www.yukon.ca](http://www.yukon.ca)).

В результате проведенного анализа данных за последние три года была выявлена явная противоположная картина. При схожей отдаленности от административного центра и схожими климатическими условиями, население территории Юкона с каждым годом возрастает, что абсолютно противоположно ситуации в Охотском районе.

Основной объем поставок продовольственных товаров в Охотском районе осуществляется морским транспортом (табл. 2). При этом район зависим от поставок грузов авиационным сообщением.

Таблица 2

**Объем грузоперевозок продовольственных товаров в Охотский район  
на 2021 год**

Грузоперевозки	Объем (тонн)	Процент
Морским путем	4821	95 %
Воздушным путем	238,1	5 %
<b>Итого</b>	<b>5059,1</b>	<b>100 %</b>
Плотность дорог	Отношение общей протяженности дорог к общей площади территории = 39 420 км / 158 990 * * 1000 = 248 км на 1000 м <sup>2</sup>	

*Источник:* составлено автором на основании данных, представленных на официальном сайте Хабаровского края ([www.khabkrai.ru](http://www.khabkrai.ru)).

В Юконе, помимо морского и воздушного транспорта, функционируют такие виды, как автомобильный и железнодорожный. Автомобильный транспорт выступает основным средством перевозки грузов в Канаде (табл. 3). При этом северные территории зависимы от поставок грузов морским, железнодорожным транспортом и авиационным сообщением.

Таблица 3

**Объем грузоперевозок продовольственных товаров в Юкон на 2021 год**

Грузоперевозки	Объем (млн тонн)	Процент
Автомобильным путем	0,96	60 %
Железнодорожным путем	0,2	14 %
Морским путем	0,37	25 %
Воздушным путем	0,02	1 %
<b>Итого</b>	<b>1,55</b>	<b>100 %</b>
Плотность дорог	Отношение общей протяженности дорог к общей площади территории = 770 100 км / 482 443 * * 1000 = 1596 км на 1000 м <sup>2</sup>	

*Источник:* составлено автором на основании официальных данных, представленных на сайте Канады ([www.statcan.gc.ca](http://www.statcan.gc.ca)).

Значение различных видов транспорта для обеспечения Севера неодинаково, что связано как с сезонными ограничениями их эксплуатации, так и слабой населенностью Севера и удаленностью населенных пунктов друг от друга.

Основной объем грузовых перевозок на Севере выполняется автомобильным транспортом: именно на дороги Юкона и СЗТ приходится 60 % поступающих на север грузов. В большинстве своем эти дороги, выступающие



частью Национальной автодорожной системы Канады, относятся к категории «северных и удаленных автодорог» и имеют грунтовое покрытие. Шоссе Аляска и шоссе Маккензи, трасса Йеллоунайф и некоторые другие относятся к категории главных дорог и имеют асфальтовое покрытие. На территории Юкона расчет протяженности автодорожной сети на душу населения достигает максимальных показателей по Канаде (155 км на 1000 жителей).

Также необходимо отметить, что 23 октября 2020 года Министерство транспорта Канады объявило конкурс предложений Арктического и Северного фонда для удовлетворения транспортных потребностей арктических и северных сообществ, включая безопасность и экономическое развитие. В рамках этого конкурса было выделено до 400 миллионов долларов на проекты транспортной инфраструктуры в арктических и северных регионах Канады. [15].

В целях рассмотрения вопроса доступности продовольственных товаров для населения на примере выбранных северных территорий необходимо проанализировать (за период 2019–2021 годов): среднюю заработную плату и уровень цен на продовольственные товары (табл. 4).

Таблица 4

**Сравнительная таблица средних потребительских цен на продовольственные товары в Охотском районе со средними ценами в Хабаровске за 2021 год (руб.)**

Наименование	Средние потребительские цены на продовольственные товары в Охотском районе (руб.)	Средние потребительские цены на продовольственные товары в Хабаровске (руб.)	Соотношение цен в Охотском районе с Хабаровском
Говядина	578 за кг	451 за кг	+28 %
Свинина	450 за кг	330 за кг	+36 %
Куры	385 за кг	201 за кг	+92 %
Масло сливочное	759 за кг	630 за кг	+20 %
Молоко питьевое	160 за литр	72 за литр	+122 %
Яйцо куриное С1	260 за десяток	82 за десяток	+217 %
Хлеб белый из пшеничной муки	74 за 1 булку	70 за 1 булку	+3 %
Яблоки	434 за кг	128 за кг	+229 %

*Источник:* составлено автором на основании данных, представленных на официальном сайте Хабаровского края ([www.khabkrai.ru](http://www.khabkrai.ru)).

Исходя из представленных данных, по отдельным позициям наблюдается трехкратное увеличение цен на сельхозпродукцию в Охотском районе, что сказывается на потребительской корзине населения. Как уже подчеркивалось ранее, мер поддержки, оказываемых правительством Хабаровского края, недостаточно для снижения цен до комфортного для населения уровня.

Таблица 5

**Сравнительная таблица средних потребительских цен на продовольственные товары в Юконе со средними ценами в Оттаве за 2021 год  
(в рублях по курсу на 10.05.2022)**

Наименование	Средние потребительские цены на продовольственные товары в Юконе (руб.)	Средние потребительские цены на продовольственные товары в Оттаве (руб.)	Соотношение цен в Юконе с Оттавой
Говядина	1065 за кг	918 за кг	+16 %
Свинина	–	666 за кг	–
Куры	1121 за кг	803 за кг	+40 %
Масло сливочное	731 за кг	635 за кг	15 %
Молоко питьевое	155 за литр	118 за литр	+31 %
Яйцо куриное	201 за 12 штук	186 за 12 штук	+8 %
Хлеб белый из пшеничной муки	206 за 1 булку	151 за 1 булку	+38 %
Яблоки	314 за кг	271 за кг	+16 %

*Источник:* составлено автором на основании официальных данных, представленных на сайте Канады ([www.statcan.gc.ca](http://www.statcan.gc.ca)).

По представленным данным наблюдается повышение цен на доступном для населения уровне, это напрямую связано с логистическими затратами на перевозку продовольственных товаров.

Для рассмотрения доступности и возможности приобретения населением продовольственных товаров ниже приведены данные уровня средней заработной платы в разрезе анализируемых регионов и их административных центров.

Таблица 6

**Средняя заработная плата в анализируемых регионах (руб.).  
(расчет курса делался на 10.05.2022)**

Регионы	2019 г. (руб.)	Соотношение зарплат административного центра к северным территориям	2020 г. (руб.)	Соотношение зарплат административного центра к северным территориям	2021 г. (руб.)	Соотношение зарплат административного центра к северным территориям
Хабаровск	44 723	+43 %	46 955	+39 %	50 876	+32 %
Охотский район	63 884		65 455		67 056	
Оттава	181 091	+82 %	182 969	+88 %	207 920	+76 %
Юкон	329 023		344 476		365 462	

*Источник:* составлено автором на основании данных, представленных на официальном сайте Хабаровского края ([www.khabkrai.ru](http://www.khabkrai.ru)), официальном сайте Канады ([www.statcan.gc.ca](http://www.statcan.gc.ca)) и официальном сайте Юкона ([www.yukon.ca](http://www.yukon.ca)).

В ходе анализа заработной платы выявлена закономерная ситуация в указанных регионах. Представленные данные Юкона и Охотского района подтверждают разницу соотношения розничных цен на продовольственные товары. При этом цены между административными центрами и северными территориями Канады и России в два раза выше.

Различие цен административных центров и северных территорий обусловлено дотационными мерами государства, но, в сравнении с разницей уровня розничных цен, показатель заработной платы в Охотском районе недостаточен для приобретения необходимых продовольственных товаров. Уровень дохода у части населения не позволяет обеспечить себе питание в соответствии с рациональными нормами, что подразумевает под собой замену дорогих продуктов питания на более дешевые.

В ходе анализа северных территорий Канады выявлено, что суровые климатические условия не являются препятствием для плодотворного развития северных территорий. Опыт Канады показывает, что в первую очередь необходима разработка целевой программы, ориентированной на эффективную логистическую цепочку продовольственных товаров на территорию Севера. Обеспечение продовольственной доступности для населения отдаленных поселений является одним из центральных элементов канадской политики по социальному и экономическому развитию арктического региона. Для северных территорий Хабаровского края продовольственное обеспечение и доступные цены на продовольственные товары остаются проблемными вопросами.

Согласно анализу актуальных статистических данных, ограниченная доступность продовольствия и завышенные потребительские цены в Охотском районе связаны с проблемами транспортного обеспечения процесса продовольственного снабжения, а именно отсутствия возможности применения наземной транспортировки продовольственных товаров.

Для организации эффективных логистических поставок, по примеру Канады, необходимо создание государственной программы для северных территорий. В настоящее время бюджетные средства, выделяемые муниципальным районам на софинансирование транспортных расходов индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, осуществляется вне какой-либо региональной программы. Программа государственной поддержки северного завоза не действует в России уже более 10 лет. Финансирование из федерального бюджета на расходы, связанные с доставкой основных групп продовольственных товаров в северные районы Хабаровского края с ограниченными сроками навигации, осуществлялось до 2001 года.

#### Список источников

1. Нургазина Г. Е., Пягай А. А., Тулегенова Ж. У. Роль малых предприятий в обеспечении продовольственной безопасности Республики Казахстан // Вестник МГПУ. Серия «Экономика». 2016. № 3 (9). С. 65–72.

2. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ [Электронный ресурс] // Собрание законодательства Российской Федерации, № 46, 2007, ст. 5553. URL: <http://www.jurizdat.ru/editions/official/lcrf/archive/2007/46.htm>
3. Самсонова, И. В., Ярлыкапов, А. Б. Продовольственное обеспечение населения районов Крайнего Севера России // Экономическая политика. 2016. № 4. С. 13–18.
4. Зафесов Ю. К. Северный завоз: эффективные механизмы организации // Арктика и север. 2006. № 82. С. 20–26.
5. Тараканова, М. А. Развитие Севера и Арктики: проблемы и перспективы // Успехи современного естествознания. 2013. № 4. С. 133–138.
6. Колесняк И. А. Система продовольственного обеспечения региона: проблемы и перспективы развития. Красноярск: Красноярский гос. аграрный ун-т, 2014. С. 10–17.
7. Полбицын С. Н., Дрокин В. В., Журавлев А. С. Основные направления в организации продовольственного обеспечения населения северных, полярных и арктических территорий // Управление экономическими системами. Электронный научный журнал. 2014. № 10 (70). С. 29–43.
8. Пилясов А. Н. Российский Арктический фронт. Парадоксы развития // Регион: экономика и социология. 2015. № 3. С. 3–36.
9. Рувиль В. С., Стрельцов В. Я. Как сохранить продовольственную безопасность районов Крайнего севера // Экономика, труд, управление в сельском хозяйстве. 2012. № 2. С. 46–48.
10. Stephenson E., Wenzel G. Food politics: Finding a place for country food in Canada's Northern food policy // Northern Public Affairs. 2017. № 9. P. 49–51.
11. Об исполнении бюджетов субъектов Российской Федерации, полностью или частично отнесенных к северным районам: информационно-аналитическая справка // Материалы Совета Федерации. 2016. № 3. С. 15–20.
12. Указ Президента Российской Федерации от 21.01.2020 г. № 20 «Об утверждении Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Гарант. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73338425/>
13. Официальный сайт Канадского агентства северного экономического развития [Электронный ресурс]. URL: <https://www.northernstrategy.gc.ca>
14. Galloway T. Canada's northern food subsidy Nutrition North Canada: a comprehensive program evaluation // International Journal of Circumpolar Health. 2017. № 76 (1). P. 1279451.
15. Transportation in Canada 2020. Addendum [Электронный ресурс] // Transport Canada. URL: <https://www.tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-annuels-transports-canada/transports-canada-2020-survol>

## References

1. Nurgazina G. E., Pyagai A. A., Tulegenova J. W. The role of small enterprises in the providing food security of Republic of Kazakhstan // MCU Journal of Economic Studies. 2016. № 3 (9). P. 65–72.
2. On highways and road activities in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation: federal Law of 8 November 2007

№ 257-FZ [Electronic resource] // Collected Legislation of the Russian Federation, № 46, 2007, art. 5553. URL: <http://www.jurizdat.ru/editions/official/lcrf/archive/2007/46.htm>

3. Samsonova I. V., Yarlykapov A. B. Food supply for the population of the regions of the Far North of Russia // Economic policy. 2016. № 4. P. 13–18.

4. Zafesov Yu. K. Northern delivery: effective mechanisms of organization // Arktika i sever. 2006. № 82. P. 20–26.

5. Tarakanova M. A. Development of the North and the Arctic: problems and prospects // Successes of modern natural science. 2013. № 4. P. 133–138.

6. Kolesnyak I. A. Food supply system of the region: problems and development prospects. Krasnoyarsk: Krasnoyarskiy gosudarstvenniy institute, 2014. P. 10–17.

7. Polbitsyn S. N., Drokin V. V., Zhuravlev A. S. Main directions in the organization of food supply for the population of the northern, polar and arctic territories // Management of economic systems. Electronic scientific journal. 2014. № 10 (70). P. 29–43.

8. Pilyasov A. N. Russian Arctic frontier. Paradoxes of development // Region: economics and sociology. 2015. № 3. P. 3–36.

9. Ruvil V. S., Streltsov V. Ya. How to maintain the food security of the regions of the Far North // Economics, labor, management in agriculture. 2012. № 2. P. 46–48.

10. Stephenson E., Wenzel G. Food politics: Finding a place for country food in Canada's Northern food policy // Northern Public Affairs. 2017. № 9. P. 49–51.

11. On the execution of the budgets of the constituent entities of the Russian Federation, fully or partially attributed to the northern regions: information and analytical reference // Materials of the Federation Council 2016. № 3. P. 15–20.

12. Decree of the President of the Russian Federation of January 21, 2020 № 20 “On Approval of the Food Security Doctrine of the Russian Federation” [Electronic resource] // Garant. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73338425/>

13. Official website of the Canadian Agency for Northern Economic Development [Electronic resource]. URL: <https://www.northernstrategy.gc.ca>

14. Galloway T. Canada's northern food subsidy Nutrition North Canada: a comprehensive program evaluation // International Journal of Circumpolar Health. 2017. № 76 (1). P. 1279451.

15. Transportation in Canada 2020. Addendum. [Electronic resource]. URL: <https://www.tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-annuels-transport-canada/transport-canada-2020-survol>

### *Информация об авторе / Information about author*

**Лившин Владислав Иванович** — аспирант Санкт-Петербургского государственного университета, Санкт-Петербург, Российская Федерация.

**Livshin Vladislav Ivanovich** — postgraduate student of the Saint-Petersburg State University, Saint-Petersburg, Russian Federation.

2209796@mail.ru